



## Résumé d'entrevue : L'honorable Omar Alghabra, ministre des Transports

### Contexte

L'**honorable Omar Alghabra** a été nommé ministre des Transports le 12 janvier 2021. À ce titre, il lui revient d'élaborer les politiques et programmes du gouvernement du Canada en matière de transport et d'en superviser la mise en œuvre. Il est également le ministre responsable de plusieurs autres entités, soit les administrations portuaires canadiennes, VIA Rail Canada et NAV Canada, le système de navigation aérienne civile. En tout, le ministre a des responsabilités en vertu de 74 lois et plus de 400 règlements.

Le ministre Alghabra a été interviewé par Shantona Chaudhury, Gordon Cameron, Yves Côté et Nusra Khan, le 6 septembre 2022. Les questions concernant le présent résumé doivent être adressées à M<sup>me</sup> Chaudhury. Ce préambule et le texte entre crochets [...] présentent des notes explicatives fournies par l'avocat de la Commission pour faciliter la compréhension du texte. Certains documents font l'objet d'un renvoi dans les notes de bas de page pour aider le lecteur, mais dans certains cas, ils n'ont pas été montrés au ministre Alghabra lors de l'entrevue ou il n'en a pas été question avec lui.

Le ministre Alghabra est principalement appuyé par le sous-ministre Michael Keenan (**SM Keenan**), qui est le chef institutionnel du ministère, et par plusieurs autres cadres supérieurs en poste dans la région de la capitale nationale et dans les bureaux régionaux disséminés dans tout le Canada. Le SM Keenan et d'autres hauts fonctionnaires ont été interviewés en groupe séparément du ministre Alghabra. Ce résumé d'entrevue doit être lu en parallèle avec le résumé d'entrevue de ce groupe et avec le rapport institutionnel de Transports Canada (**TC**).

### Arrivée du Convoi

Le ministre Alghabra a été informé au sujet du Convoi pour la première fois quelques jours avant le 29 janvier 2022. L'exposé portait sur la création du Convoi, son itinéraire prévu et les préparatifs des organismes d'application de la loi. [L'exposé a été présenté par la conseillère à la sécurité nationale et au renseignement (**CSNR**), le Service canadien du renseignement de sécurité (**SCRS**), la Gendarmerie royale du Canada (**GRC**) et Transports Canada.]



[La Direction du renseignement et des évaluations de sûreté (**DRES**) de TC n'a pas pour mandat de recueillir des renseignements. Elle a assuré une surveillance passive de l'information sur la manifestation et elle a reçu des renseignements sur les menaces de blocage des voies ferrées et des ponts internationaux, renseignements transmis directement aux fonctionnaires de TC par les sociétés et les exploitants ferroviaires.]

Ensuite, le ministre Alghabra a reçu des breffages *ad hoc* de la CSNR, du SCRS et de la GRC presque tous les jours jusqu'à ce que le Groupe d'intervention en cas d'incident (**GII**) soit convoqué le 10 février 2022. [Le GII sert de tribune dédiée en cas de crise nationale ou pendant des situations qui se produisent ailleurs et qui ont des répercussions importantes sur le Canada. Il est chargé de coordonner sans tarder une réponse fédérale en cas de crise et de prendre des décisions efficaces et rapides. Le GII est présidé par le premier ministre, et sa composition fluctue : comme il s'agit d'un groupe de travail de ministres, peuvent en faire partie des ministres responsables et des hauts fonctionnaires, selon les besoins en fonction de la nature de la situation.]

Le ministre Alghabra se rappelait que les manifestations ont commencé en réaction à l'annonce faite en novembre 2021 selon laquelle la désignation des camionneurs comme fournisseurs de services essentiels serait éliminée le 15 janvier 2022. [Après ce changement, les camionneurs non vaccinés ayant le droit d'entrer au Canada devaient se soumettre à des tests de dépistage obligatoires et à l'obligation de quarantaine à leur entrée au Canada, dans le cadre du plan de lutte contre la pandémie de COVID-19 mis en place par le gouvernement.]

À ce moment-là, le ministre Alghabra ne savait pas au juste ce que les manifestations entraîneraient. D'une part, de grandes manifestations avaient souvent eu lieu et la Ville d'Ottawa avait réussi à les gérer. Il a donné comme exemple la campagne « United We Roll » [un convoi d'une cinquantaine de camions qui a convergé sur Ottawa en février 2019 pour appuyer la construction de pipelines] dont les participants se sont dispersés après quelques jours. D'autre part, le ministre craignait que le convoi engendre des situations semblables aux événements du 6 janvier aux États-Unis [l'attaque contre le Capitole en 2021].

Après le premier week-end, le ministre Alghabra a été préoccupé par l'escalade des manifestations. Les manifestants ont fait des émules et on a commencé à voir d'autres manifestations et barrages. Il y a eu des rapports de violence potentielle. Les manifestants et les organisateurs des manifestations ont déclaré qu'ils voulaient renverser le gouvernement. Personne ne savait vraiment s'il s'agissait là de propos enflammés et si les manifestants s'en iraient au bout de quelques jours, après avoir fait entendre leurs arguments, ou s'il s'agissait de quelque chose de plus sérieux. Quelques



jours après, il est devenu évident que la situation à Ottawa et dans l'ensemble du pays devenait grave.

## Dépanneuses

Le ministre Alghabra a déclaré que les manifestations du Convoi étaient différentes d'autres manifestations, car elles utilisaient de gros camions commerciaux pour bloquer les rues et l'accès aux points d'entrée. Il était difficile de déplacer et de gérer les véhicules. Les autorités à Ottawa et en Alberta disaient qu'elles avaient du mal à obtenir des dépanneuses pour enlever les camions commerciaux garés au milieu de la chaussée. Il y avait bien des raisons à cela. D'abord, les autorités devaient trouver des dépanneuses lourdes capables de remorquer d'autres camions commerciaux. Cela réduisait le bassin des ressources disponibles. Ensuite, les autorités à la recherche de dépanneuses ont fait savoir que la majorité des exploitants refusaient leurs services parce qu'ils craignaient pour leur sécurité à cause de possibles représailles ou parce que la situation était trop intense, ou encore, dans certains cas, parce qu'ils comprenaient les revendications des manifestants.

Le ministre Alghabra a expliqué que les fonctionnaires de TC ont commencé à consulter leurs homologues provinciaux et municipaux dans la première semaine de manifestations. Cependant, parce que le ministère exerce des compétences fédérales limitées sur les routes et le camionnage, il ne disposait d'aucun instrument législatif pour mettre fin à la manifestation à Ottawa. [L'immense majorité des routes canadiennes relèvent de la compétence provinciale, territoriale ou municipale. Le camionnage, autre que le camionnage interprovincial et international, relève de la compétence provinciale ou territoriale.] Par conséquent, le ministre Alghabra et les hauts fonctionnaires du ministère ont surtout cherché à aborder de manière proactive leurs homologues provinciaux et les représentants des administrations municipales pour les encourager à passer à l'action dans les limites de leurs propres pouvoirs et pour leur offrir une aide.

Le ministre Alghabra a expliqué que les manifestations suscitaient deux principales préoccupations relatives à l'application de la loi et au maintien de la paix. Il fallait, par ailleurs, dissuader d'autres personnes de se joindre aux manifestants. Il a ajouté que TC avait dressé la liste des domaines où les provinces et les municipalités pouvaient exercer leurs pouvoirs législatifs pour régler ces questions. L'application stratégique du Code de la route provinciale et des règlements municipaux pour expulser les manifestants en était un exemple. L'application rigoureuse des règlements provinciaux sur les véhicules commerciaux pour dissuader les camionneurs de se rassembler dans le centre-ville d'Ottawa en était un autre. Le SM Keenan et TC ont élaboré une proposition de politique, intitulée [TRADUCTION] « Stratégie pour une application stratégique de la loi », pour que



les autorités provinciales recourent à l'application stratégique de la loi. En outre, étant donné la difficulté à trouver des dépanneuses et des conducteurs de dépanneuses pour enlever les gros véhicules des lieux de manifestation, le SM Keenan et TC ont élaboré une deuxième proposition de politique intitulée [TRADUCTION] « Stratégie pour les dépanneuses ». Le SM Keenan s'est beaucoup tenu en rapport avec les représentants des gouvernements provinciaux pour produire ces propositions<sup>1</sup>.

### Consultations avec les homologues provinciaux

Le ministre Alghabra a participé à plusieurs entretiens téléphoniques avec ses homologues provinciaux début février. Il a expliqué qu'il avait eu l'impression que certains représentants provinciaux s'attendaient à une aide du gouvernement fédéral. Il a précisé que le recours à la *Loi sur les mesures d'urgence (LMU)* n'a pas été mentionné pendant ces entretiens. Néanmoins, il estimait que certains gouvernements provinciaux, par exemple ceux de l'Ontario et de l'Alberta, considéraient que les manifestations étaient un problème relevant de la compétence fédérale qui nécessitait donc une intervention du gouvernement fédéral.

#### Ontario

Le ministre Alghabra se rappelait qu'il avait communiqué pour la première fois avec la ministre des Transports de l'Ontario, Caroline Mulroney, vers le 5 février 2022, par texto. À ce moment-là, le ministre Alghabra avait fait des déclarations publiques sur la nécessité pour les gouvernements provinciaux de prendre les mesures prévues par leurs propres lois. La ministre Mulroney s'attendait à cette demande du ministre Alghabra d'appliquer les lois provinciales et elle lui a fait savoir que le ministère des Transports de l'Ontario se penchait sur la question.

Le 8 février, le SM Keenan a reçu une lettre de Laurie Leblanc, sous-ministre des Transports de l'Ontario.<sup>2</sup> Cette lettre indiquait l'intention du ministère des Transports de l'Ontario de ne pas appliquer aux manifestants à Ottawa les règlements sur l'immatriculation et l'assurance des véhicules commerciaux. Le ministre Alghabra a qualifié ce moment de déterminant dans l'évolution de la réponse du gouvernement aux manifestations. Le gouvernement de l'Ontario avait auparavant exprimé une certaine

---

<sup>1</sup> SSM.CAN.00000366\_REL.0001, SSM.CAN.00000367\_REL.0001. Aucun renvoi à ces documents n'a été fait pendant l'entrevue.

<sup>2</sup> PB.CAN.00000821\_REL.0001, PB.CAN.00000822. Aucun renvoi à ces documents n'a été fait pendant l'entrevue.



réticence à appliquer le *Code de la route* et d'autres lois à Ottawa, mais c'était la première fois qu'il exprimait un refus catégorique.

Le ministre Alghabra a eu un entretien téléphonique avec la ministre Mulroney le 9 février 2022. Celle-ci lui a fait savoir que les mesures proposées par TC pour appliquer la loi étaient tout simplement irréalisables. Selon elle, les blocages relevaient de la compétence fédérale et elle était impatiente de savoir ce que le gouvernement fédéral comptait faire pour gérer la situation<sup>3</sup>. Le ministre Alghabra a communiqué la position de l'Ontario au GII à sa première réunion le lendemain.

#### *Alberta*

Le ministre Alghabra a parlé pour la première fois avec Rajan Sawhney, alors ministre des Transports de l'Alberta, le 5 février 2022. Cet entretien a surtout porté sur la demande d'aide (DA) de l'Alberta, qui réclamait des dépanneuses pour démanteler le blocage à Coutts, et sur les difficultés que le gouvernement de l'Alberta avait à trouver lui-même des dépanneuses. [La DA a été envoyée par Ric McIver, ministre des Affaires municipales de l'Alberta, au ministre de la Protection civile, Bill Blair, et au ministre de la Sécurité publique, Marco Mendicino, le 5 février 2022.<sup>4</sup>] Les ministres Alghabra et Sawhney ont discuté de la possibilité d'appeler le gouverneur du Montana pour lui demander s'il avait des équipements utilisables pour lever les barrages à Coutts. Le ministre Alghabra a expliqué qu'en raison de conflits d'horaire, cet appel n'a eu lieu qu'après l'invocation de la LMU le 14 février 2022.

Le ministre Alghabra s'est de nouveau entretenu avec le ministre Sawhney, le 9 février 2022. Les deux ministres ont encore une fois discuté de la situation sur le terrain et du blocage de points d'entrée dans tout le pays, et ils se sont engagés à poursuivre leurs consultations. Il se rappelait avoir parlé du fait que le gouvernement de l'Alberta pouvait prendre des mesures en vertu de la *Critical Infrastructure Defence Act* pour disperser les manifestants qui bloquaient le poste frontalier de Coutts. Le ministre Sawhney a répondu en proposant que le gouvernement fédéral adopte une loi semblable qu'il pourrait appliquer. Le ministre Alghabra était d'avis que les instruments existants n'étaient pas utilisés en Alberta ou qu'ils étaient insuffisants.

---

<sup>3</sup> Voir SSM.CAN.00001001\_REL.0001. Aucun renvoi n'a été fait à ce document pendant l'entrevue.

<sup>4</sup> PB.CAN.00000717\_REL.0001, PB.CAN.00000718\_REL.0001. Aucun renvoi n'a été fait à ces documents pendant l'entrevue.



### *Windsor*

Le ministre Alghabra s'est entretenu avec le maire de la ville de Windsor, Drew Dilkens, le 11 février. Ce dernier a demandé l'aide fédérale pour démanteler les barrages au pont Ambassador et il a fourni une évaluation des opérations de la police. Le ministre se rappelait que le maire Dilkens s'était déclaré préoccupé et angoissé par la situation à Windsor, et surtout par les effets que le blocage avait sur la population de la ville. Le maire Dilkens a aussi fait le point de la participation de Windsor à la demande d'injonction présentée dans l'espoir de rouvrir le pont Ambassador, mais il s'est dit exaspéré par son incapacité à faire plus.

### *Manitoba*

Le ministre Alghabra s'est entretenu avec Doyle Piwniuk, ministre des Transports et de l'Infrastructure du Manitoba, le 12 février 2022<sup>5</sup>. Le ministre Piwniuk a fait le point du blocage du poste frontalier d'Emerson et de ses répercussions, étant donné surtout la quantité de céréales expédiée en empruntant ce point d'entrée. Les deux ministres ont discuté de ce qu'ils pouvaient faire ensemble pour régler le problème. Le ministre Alghabra a proposé que le Manitoba utilise les pouvoirs provinciaux pour décourager les manifestants qui bloquaient le point d'entrée.

### *Conversation téléphonique avec le secrétaire d'État Pete Buttlegieg*

Le 10 février 2022, le ministre Alghabra a parlé avec Pete Buttlegieg, secrétaire d'État aux Transports des États-Unis. L'appel a été organisé à la demande de M. Buttlegieg. Le ministre Alghabra a expliqué que cela était inhabituel, mais qu'il s'était entretenu avec le secrétaire Buttlegieg cinq ou six fois auparavant. Le secrétaire Buttlegieg voulait exprimer ses préoccupations au sujet du blocage du pont Ambassador. Des représentants du secteur automobile et d'autres secteurs d'activité l'avaient informé des perturbations de leurs chaînes d'approvisionnement causées par le blocage, et le secrétaire Buttlegieg a demandé si le gouvernement du Canada avait un plan pour mettre fin au blocage.

Le ministre Alghabra a été interrogé sur les propos suivants qu'il a tenus au cours de sa conversation téléphonique avec le secrétaire Buttlegieg :

---

<sup>5</sup> SSM.CAN.00001001\_REL.0001. Aucun renvoi n'a été fait à ce document pendant l'entrevue.





[TRADUCTION]

Mais je peux vous dire – et je viens de parler au premier ministre – que nous sommes en train de perdre patience. Si la situation ne s'améliore pas très bientôt, le gouvernement fédéral interviendra<sup>6</sup>.

Le ministre Alghabra a fourni l'explication suivante. Dans ces propos, il faisait référence aux discussions du Cabinet sur les conséquences des blocages pour la réputation de partenaire commercial fiable du Canada et au fait que les blocages nuisaient à la confiance dans ces relations commerciales. Les entreprises et les autres ordres de gouvernement disaient aux ministres que les blocages mettaient les relations commerciales du Canada en péril. Le ministre Alghabra a mentionné cela dans sa conversation avec le secrétaire Buttegieg pour lui assurer que le gouvernement fédéral comprenait la gravité de la situation, mais aussi pour l'aider à en voir la complexité en lui disant qu'en vertu du régime constitutionnel canadien, la question relevait de la compétence des provinces et que le gouvernement n'a pas d'ordre à donner à la police. Le ministre Alghabra a expliqué qu'il ne faisait pas alors référence à l'invocation de la LMU parce qu'à ce moment-là, il ne savait pas que cette loi serait invoquée. En fait, il voulait dire que le gouvernement fédéral allait continuer de s'impliquer dans le dossier et d'encourager les provinces à démanteler les barrages dressés sur leur territoire.

Le ministre Alghabra se rappelait que le secrétaire Buttegieg avait bien accueilli ses réponses et qu'il lui avait semblé rassuré. La conversation est restée ouverte. Le secrétaire Buttegieg a fait part de ses préoccupations et le ministre Alghabra lui a assuré que le gouvernement fédéral était mobilisé et cherchait à dénouer la situation.

### Consultations avec les représentants de l'industrie

Le ministre Alghabra a mentionné qu'il avait eu de nombreuses conversations avec des représentants inquiets de différentes industries au début de février. Il se rappelait avec été contacté par l'Association des constructeurs d'automobiles, le Conseil canadien du commerce de détail, les Manufacturiers et exportateurs du Canada, de Food, Health and Consumers Products of Canada et d'autres groupes pour évoquer la gravité de la situation pour leurs membres et leurs nombreuses craintes relatives à l'annulation de travail, aux étagères vides dans les magasins d'alimentation, à la nourriture avariée, au fait que les camionneurs dépassaient leur limite d'heures et ressentaient la fatigue et que des épiceries étaient obligées de fermer leurs portes.

---

<sup>6</sup> SSM.NSC.CAN.00000780\_REL.0001.



Le ministre Alghabra a déclaré que ces conversations ont ajouté au sentiment d'urgence et d'angoisse et qu'elles l'ont amené à conclure qu'il fallait passer à l'action.

#### *Effets des blocages sur l'économie*

Le ministre Alghabra a expliqué que les blocages ont eu d'importantes répercussions économiques, lesquelles sont évoquées dans le rapport institutionnel de Transports Canada. Il a ajouté que les impacts s'étendaient aussi aux impacts non quantifiables sur la réputation internationale du Canada.

#### *La décision d'invoquer la Loi sur les mesures d'urgence*

Le ministre Alghabra ne s'est pas entretenu avec le premier ministre au sujet des manifestations, en dehors des réunions du GII. Il a eu quelques discussions avec les ministres Champagne, Blair et Mendicino, mais sa participation se faisait principalement dans le contexte officiel des réunions du Cabinet (et du GII).

#### *La réunion du Cabinet du 13 février*

Le ministre Alghabra a expliqué qu'à la réunion du GII le 13 février 2022, il a été expliqué que la situation était devenue telle qu'il fallait invoquer la LMU<sup>7</sup>. Il se rappelait que cette réunion avait été longue et chargée. Après la réunion du Cabinet, le SM Keenan et lui ont réfléchi aux instruments particuliers dont TC aurait besoin pour mettre fin aux manifestations en vertu de la LMU. Cela était fait en préparation à la réunion des premiers ministres [qui s'est tenue le lendemain matin].

#### *Mesures relatives aux dépanneuses*

Le ministre Alghabra a souligné qu'il était notamment proposé comme mesure d'urgence de conférer le pouvoir d'obliger les conducteurs de dépanneuse à se conformer à un décret leur ordonnant d'aider à enlever des véhicules, ce qui s'inspirait de la Stratégie pour les dépanneuses formulée par TC. Cette mesure visait à obliger les exploitants récalcitrants à assurer un service essentiel et à faire en sorte que des ressources et des équipements suffisants soient accessibles pour démanteler les barrages. Le ministre Alghabra n'était au courant d'aucun autre pouvoir qui aurait permis d'obliger les exploitants de dépanneuse à se conformer à un décret du gouvernement.

---

<sup>7</sup> SSM.NSC.CAN.000000216\_REL.0001. Aucun renvoi n'a été fait à ce document pendant l'entrevue.





À la question sur la question de savoir combien de fois les mesures [prévues aux articles 7 à 10 du *Règlement sur les mesures d'urgence*] avaient été appliquées pour obliger les exploitants de dépanneuse à faire leur travail ou si des données avaient été recueillies à ce sujet, le ministre Alghabra a répondu qu'il n'en était pas sûr, mais il a ajouté qu'on lui avait dit que les mesures avaient été appliquées.

## Consultations provinciales après l'invocation de la LMU

### *Colombie-Britannique*

Le 14 février 2022, le ministre Alghabra a eu un entretien téléphonique avec Rob Fleming, ministre des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique. Il a expliqué que cet appel devait à l'origine faire partie de ses consultations avant l'invocation de la LMU, mais qu'il avait finalement eu lieu après la réunion des premiers ministres et l'annonce de l'invocation. Il se rappelait que la conversation avait surtout porté sur l'appui du ministre Fleming à la décision, sur la publication de la déclaration publique du premier ministre Horgan en faveur de la LMU ce même jour et sur l'application pratique des pouvoirs prévus par la LMU.

### *Nouvelle-Écosse*

Le 15 février 2022, le ministre Alghabra s'est entretenu avec Kim Masland, ministre des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse. La ministre Masland s'est dite préoccupée par les manifestations devant le parlement de la province et par un blocage éventuel du port d'Halifax. Le ministre Alghabra a expliqué les nouveaux pouvoirs applicables en vertu de la LMU. Il ne se rappelait pas si, pendant cette conversation, la ministre Masland s'était explicitement déclarée favorable ou opposée à l'invocation de la Loi.

## Leçons retenues

Selon le ministre Alghabra, les manifestations ont mis en lumière les préoccupations concernant leurs répercussions éventuelles sur les corridors commerciaux du Canada. Il a expliqué qu'il soutient le droit de manifester, mais que les manifestations peuvent se dérouler sans bloquer des corridors commerciaux essentiels et sans nuire à l'économie du Canada et aux moyens de subsistance des autres Canadiens.